

crise économique, notre population a montré sa force d'endurance naturelle et a résisté courageusement à l'effort. Je formule l'espoir que nous verrons renaître les jours brillants d'une situation normale. Cependant, sans entrer dans les détails, je puis dire que, dans l'intervalle, le monde envie notre sort. Les autres pays, ainsi que nous-mêmes, voient que notre population est au travail et s'en tire merveilleusement bien. Nos exportations donnent une idée du volume de notre production. Cependant, notre problème ferroviaire attend encore une solution.

Je m'abstiendrai de discuter au long les dettes des chemins de fer Nationaux du Canada. Je me contenterai de revenir sur cette partie du discours de l'honorable sénateur, dans laquelle il a fait observer que la dette du réseau national a dépassé le chiffre de trois milliards de dollars et qu'elle s'accroît au taux de 100 millions par année. Je désire faire remarquer que cette somme représente la dette fondée due au public et qui est en grande partie garantie soit par le gouvernement fédéral soit par les gouvernements provinciaux; cette somme représente aussi le compte du Dominion du Canada lequel comprend les prêts faits aux chemins de fer au montant de 686 millions de dollars, l'intérêt accru et impayé sur ces prêts au montant de \$530,832,000, le déficit sur les frais d'intérêt au montant de \$284,416,000 et les frais de construction des premiers chemins de fer de l'Etat, construits à titre de travaux publics, soit 405 millions de dollars. Mon honorable ami fixe à 75 millions de dollars les frais d'intérêt sur cette énorme somme puis, il ajoute un autre montant de 40 millions pour combler le déficit, oublieux qu'il est du fait que le déficit est déjà inclus dans le grand total de trois milliards de dollars.

En ce qui regarde les chemins de fer primitivement construits par l'Etat, il n'est pas plus raisonnable de calculer les frais d'intérêt sur ces placements que de le faire sur les sommes déboursées pour nos canaux, nos ports ou nos édifices publics. Il ne faut pas perdre de vue que les déficits en question consistent en frais d'intérêt et que l'exploitation du réseau national ne se solde pas par des déficits; au contraire, les recettes d'exploitation s'élèvent chaque année à environ 15 millions de dollars. *L'Ottawa Journal* d'hier appuie cette manière de voir dans un article de fond intitulé: "Une somme imaginaire de cinq cents millions."

Mais voilà qui n'infirme en rien la conviction que nous avons tous, à savoir que la situation est très grave. Cette situation arriva à l'état aigu et fut révélée au cours de la dernière guerre. La commission royale Dray-

ton-Acworth de 1917 examina la situation sous tous ses aspects à cette époque-là et analysa à fond les divers problèmes qui préoccupaient l'opinion publique. Après avoir étudié les projets d'exploiter les chemins de fer sous le régime soit de l'initiative particulière, soit de l'étatisation, les commissaires rejetèrent les deux méthodes et voici ce qu'ils disent:

Nous ne pensons pas qu'un monopole ferroviaire soit désirable, soit aux mains d'une compagnie soit aux mains de l'Etat. Nous avons la conviction que le peuple canadien qui a déboursé ou garanti,—qu'il ait agi sagement ou non, telle n'est pas la question à cette heure,—des centaines de millions de dollars en vue surtout d'abattre un monopole particulier, ne voudrait jamais consentir au rétablissement d'un monopole encore plus puissant, même advenant le cas où l'Etat s'associerait à l'entreprise.

En 1925, un comité du sénat fit une longue enquête et repoussa aussi toute idée de fusion. La Commission royale Duff de 1931, tira la même conclusion. Voici ce qu'elle dit:

En établissant un monopole d'une telle ampleur et d'une telle importance, on confierait à ceux qui en auraient l'administration des pouvoirs qui, s'ils n'étaient pas bien exercés, porteraient préjudice aux intérêts généraux du Dominion.

La Commission Duff repousse également l'idée de louer le National-Canadien au Pacifique-Canadien, soit à perpétuité soit pendant un temps défini; on fut d'avis qu'un bail aboutirait à l'établissement d'un monopole; le rapport recommande de maintenir l'identité des deux réseaux.

En 1925, le sénat favorisait un plan qui tenait le milieu entre ces deux projets; c'est-à-dire continuer à maintenir l'identité des deux réseaux, mais sous une direction unifiée quant à l'administration et à l'exploitation. Le rapport du comité du sénat affirmait qu'une direction unifiée supprimerait le double emploi en ce qui regarde les voies ferrées et le matériel roulant, les services de voyageurs et de marchandises, les gares de chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique, les services de télégraphe et de messagerie et autres services, les bureaux et les services de comptabilité et de tenue des livres dans nombre d'autres bureaux spéciaux, les personnels dans les conseils de direction et ainsi de suite. Ce rapport fut soumis au sénat durant les derniers jours de la session de 1925. Au cours de la campagne électorale qui suivit de près la prorogation du Parlement cette année-là, cette question ne fut pas soumise au peuple, pas plus du reste qu'au cours des élections générales de 1926. L'une des raisons particulières qui expliquent peut-être le silence sur cette question, durant la campagne électorale de 1926, ce fut la reprise des affaires qui se manifesta dans le dernier semestre de 1925 et au cours de l'année suivante.